دراسات فى عالم البحر المتوسط
فى العصور الوسطى

للدكتور صابر دياب
آداب القاهرة بالخرطوم

مدخل :

البحر المتوسط وعالمه يمثل منطقة القلب بالنسبة للعالم ، ولذلك كان هذا البحر وعالمه منطقة احتكاك حضارى بكل ماتعنيه هذه الكلمة من معان .

قامت بين شعوب هذا البحر العلاقات تارة ، واستمرت بينهم الحروب أخرى .. وتصارعت الدول والامبراطوريات على السيادة على أجواء هذا النطاق ليتحقق لها التحكم فى العالم كله .. كان ذلك قديماً ووسيطاً وحديثاً .. وتبلورت بين دول وحكومات وشعوب العالم حقيقة أن من يريد السيطرة على العالم شرقاً وغرباً فعليه أن يخضع البحر المتوسط لسلطانه أو يجعل له فيه نفوذاً : سياسيا أو اقتصاديا او عسكريا أو ثقافيا ، أو نفوذاً يشمل هذه النواحى جميعها إن أمكن .

وكان من الطبيعى إذن أن يحدث احتكاك أو صراع ، ويقوم نوع من المد والجذر بين شعوب العالم الإسلامى وبين الشعوب الأخرى المطلة على شطآن هذا البحر . وقد مر هذا الاحتكاك بأدوار شتى تراوحت بين السلم

والحرب . وكان يشكل كل طور من هذه الأطوار حاجة وأحوال الدول التى لها مصلحة ما قد تتماشى أو تتصادم مع مصلحة العالم الإسلامى .

وقد أردت بدراستى هذه عن عالم البحر المتوسط أن ألقى بصيصاً من ضوء على بعض النواحى التى قد تعين على تفهم طبيعة الحياة والعلاقات السائدة فى عالم البحر المتوسط فى العصور الوسطى . ورأيت أن أبدأ هذه الدراسة على هيئة سلسلة أبحاث تتناول موضوعات يربط بينها جميعها أنها تناقش شيئاً ما فى عالم البحر المتوسط .

والله أسأل أن يوفقنى فيما عزمت عليه .

١ ـ بعض مظاهر الوحدة فى عالم

البحر المتوسط فى العصور الوسطى

تمهيد :

تحطمت الوحدة الرومانية لعالم البحر المتوسط فى القرنين الثامن والتاسع الميلاديين ، بدخول المسلمين كقوة مؤثرة وذات ثقل سياسى واقتصادى وعسكرى فى عالم هذا البحر . غير أن هذه الوحدة الرومانية مالبثت أن عادت إليه فى القرن الحادى عشر الميلادى[1]. فقبل عصر الحروب الصليبية (فيما بين القرنين الحادى عشر والثالث عشر الميلاديين) ، قام كل من البنادقة والبيزيون والجنويون ، ليس فقط بإزاحة خطر الغارات الإسلامية والنفوذ الإسلامى عن الساحل الجنوبى والأوسط لإيطاليا (منطقة قلورية Calabria) والجزر القريبة منه ، بل أيضاً بحملات هجومية على السواحل الإفريقية المطلة على البحر المتوسط ، وحصلوا قسراً من كثير من حكام المسلمين وقتذاك على امتيازات ومعاهدات اقتصادية لهم[2] . وبعد ذلك

بوقت قصير ، قام حكام شمال أفريقيا وأسبانيا المسلمين بتشجيع التجار المسيحيين - الأوربيين عامة والإيطاليين خاصة - على إحضار بضائعهم إلى أسواق بلادهم الإسلامية ، والعبور بها من خلال تلك البلدان . هذا عن الحوضين الغربي والأوسط للبحر المتوسط . أما عن الحوض الشرقي لهذا البحر ، فقد كانت التجارة فيه رائجة ، بسبب نشاط كل من البارونات (Barons) - أي الأمراء والنبلاء - المسيحيين والتجارة والتجار خلال الحروب الصليبية ، مما نتج عنه تنشيطها . وفي ظل هذه الظروف عاد الانتعاش للتجارة وأصبحت ممتدة على طول شواطىء حوض البحر المتوسط وفي كل أنحائه[٣] .

* * *

إن التشابه العجيب بين الحياة في مدينة كروما ، وبين الحياة في المدن الإسلامية في حوض البحر المتوسط ، تلك المدن التي احتفظت بطابع العصور الوسطى أمر مثير للدهشة حقاً ، وينهض دليلا قويا من دلائل الوحدة في عالم هذا البحر في تلك العصور الوسيطة ، خاصة وأنه استمر في بعض النواحي لفترات أو مدد طويلة[٤] .

وقد كشفت دراسات مؤرخ مثل كلود كاهن « Claud, Cahen »[٥] حول تطور المدن الإسلامية ، والغربية الأوربية عن أنه كان هناك اعتقاد شائع ، بأن المدن الأوربية تعتبر امتداداً للمدن اليونانية والرومانية ، في الوقت الذي لم تكن المدن الإسلامية المنظمة والمكتفية ذاتيا قد وجدت بعد . لكن يجب الاعتراف أيضا بأن المدن الغربية لم تكن في أواخر أيام الحضارة الرومانية ، تمتلك استقلالا كاملا ، بينما تجسد ، المدن الإسلامية الأولى تنظيمات محلية مختلفة ونشيطة ومعترفا بها من جانب السلطات الإسلامية[٦] .

وإذا كان قد حدث اختلاف أساسى بين الشرق والغرب حوالى القرن الثانى عشر الميلادى ، بظهور قوى جديدة ومميزة لعبت دورها فى تغيير وجه الحضارة الغربية ، فى الوقت الذى كان الجنود والموالى (أوالعبيد) يستولون على السلطة فى معظم الدول الإسلامية ، فإن الوحدة التى سادت عالم البحر المتوسط عام ١٠٥٠ م ، كانت لاتزال وحدة حقيقية(٧) .

ومن الملاحظ أنه على الرغم من أن الساحل الشمالى الغربى من عالم البحر المتوسط ، — بما فيه أسبانيا — ، مثله فى ذلك مثل الساحل الأفريقى الآسيوى ، قد انقسم إلى دول عديدة مستقلة ومنفصلة سياسيا عن بعضها البعض ، وعلى الرغم من الحروب المستمرة التى نشبت بين هذه الدول المختلفة ، فإن الناس والبضائع والأفكار لم تكف لحظة عن الانتقال بحرية وأمن من مكان إلى آخر(٨) .

وعلى الجانب الإسلامى يمكننا إثبات هذه الحقيقة اعتماداً على مصادر عديدة : كتاريخ المؤرخين والباحثين ، وبعض كتب الرحلات الممتازة والمكتوبة فى ذلك الوقت نفسه ، والوثائق التى يمكن الرجوع إليها ضمن مجموعة الجينزا Cairo Geniza التى تتضمن تسجيلات مفصلة عن الحياة كما كانت فى تلك الفترة وبصفة خاصة حياة الفئات المتوسطة والدنيا فى المجتمع والتى لم تتأثر بعمليات الاختصار والتهذيب التى تتطلبها الكتابة الأدبية(٩) والجينزا هى مجموعة الوثائق التى وجدت أو توجد فى معابد اليهود ، وهى تتناول بالدراسة بعض مظاهر الحياة السياسية والإجتماعية والاقتصادية فى مصر أو غيرها من البلدان الإسلامية التى بها معابد يهودية ، فى عصر الفاطميين والأيوبيين بالذات ، وهى تساعد كثيراً على الخروج بنتائج طيبة بالنسبة لتاريخ مصر فى عصر الفاطميين والدولة الأيوبية . وكلمة جينزا عبرية أطلقت وقتذاك على مكان دفن الأشياء المتعلقة برهبان وعامة اليهود ، وهى

تقابل كلمة « جنازة » فى العربية . وكان من معتقدات اليهود فى العصور الوسطى أن كل ورقة كتبت بالعبرية لايجب أن تمزق أو تحرق ، بل تحفظ لأن العبرية ، فى تقديرهم ، — لغة الله ولها صفة القداسة ، ولذلك فكل ما يكتب بها أو كل ما يكتب عليه بها له صفة القداسة بالخلود[١٠] .

وبادىء ذى بدء ، لابد من التأكيد على حقيقة هامة وهى : أن كاتبوا الرسالات — (الرسائل Letters) — ومسجلوا الوثائق Deeds المحفوظة أو الموثقون ، والجينزا ، كل هؤلاء كان معظمهم من اليهود ، وذلك على الرغم من أن حوالى ثمانين فى المائة من هذه الرسائل والوثائق والجينزا مكتب بالعربية وليس بالعبرية . كما يرد باستمرار ذكر المسلمين والمسيحيين فى هذه الوثائق ، مما يوضح أن اليهود لم يقوموا بدور يذكر يزيد عما كان للجماعات الأخرى .

وأيا كان الأمر ، فإن هذا القدر الكبير من حرية الاتصال الذى تمتع به الناس — والذى تنطق به بصورة واضحة مجموعة الجينزا — لم يكن من الممكن توافره ، ما لم تساعد عليه وتشجعه السلطات الرسمية ، والجو السياسى العام السائد آنذاك فى الدول وبين الشعوب المحيطة بحوض البحر المتوسط[١١] .

وأكبر شاهد على حرية الحركة هـــذه ، ما نجده فى الآلاف من القصاصات والرسائل المتبادلة بين الأفراد ، فهذه وتلك لم يرد فيها أية إشارة توحى بعدم وجود هذه الحرية . فقد يشير الشخص إلى زيارة له قام بها إلى مدينة ما مثل بالرمو « Panarmus, Palerm » ، أو جنوة « Genoa » ، أو مرسيليا « Marsellia » أو إلى أى مكان آخر فى أسبانيا ، أو شمال أفريقيا ، أو مصر ، أو إلى السواحل السورية ، أو حتى إلى أماكن فى الدولة البيزنطية

مثل ثغر تساليا أو تسالونيك « Thessalia » ويعرف أيضاً باسم أطاليا « Attalia »،(١٢) أو طيبة .

وربما يكتب الشخص خطاباً عن رحلته بالعربية ويرسله من سيلوقيا « Selucia » إلى القاهرة ، يذكر فيه مروره – خلال رحلته – على غزة ورودس وخيوس « Chios » والقسطنطينية « Constantioneple » ، دون أن يشير إلى أية صعوبات اعترضته بسبب الحدود السياسية . وقد ينتقل بحرية كل صيف بين مدن وموانى مصر والشام الفاطمية ، وبين موانى المغرب وبنى زيرى فى تونس (أفريقية)(١٣) ، حتى فى أوقات التوتر الشديد بين الدولتين .

وقد يسافر التاجر مستغلا الطريق المباشر بين الاسكندرية وأشبيلية أو المرية « Almeria » فى أسبانيا . وفى كل هذه الحالات لم يكن السفر يقتضى من المسافر ألا يحمل معه البراءة ، والتى تعنى أن صاحبها قد سدد ضرائبه(١٤) ولم يكن بإمكان التاجر المسافر التنقل بدون هذه « البراءة » ، ولو حتى فى داخل مصر ذاتها . وتذكر لنا الوثائق التاريخية ، وخاصة مجموعة الجينزا ، أناساً كانوا يحملون هذه البراءة أونسوها فى البيت ، أوأناس استقلوا مركباً نيلياً متنقلين من قرية إلى قرية دون أن يحملوا « وصل الجالية » ، وهذا وذاك دليل على أهمية هذه البراءة (وصل الجالية) فى ضمان التحرك والسفر بالبضائع داخل وخارج أقطار عالم البحر المتوسط وقتذاك .

وهناك حادث يقف شاهداً على مدى أهمية هذه « البراءة » . وهى أنه عندما زار الشاعر اليهودى جوده هاليفى « Judah - HaLevi » القاهرة فى طريقه إلى الأراضى المقدسة بفلسطين للحج ، اضطر أصدقاؤه فى الاسكندرية إلى تدبير أمر شهادة الضرائب (البراءة) الخاصة به مع السلطات الإسلامية الفاطمية . وذلك ما تدركه جيداً من خطاب على جانب كبير من الأهمية

أرسل إليه من الاسكندرية ، حيث كانت أشعاره تجمع وتدون هناك حينئذ(١٥) .

غير أنه من الإنصاف القول بأن الحرص من جانب السلطات الإسلامية في مصر والشام وقتذاك - (أواخر عصر الدولة الفاطمية) - التأكيد على التجار الأجانب بضرورة حمل البراءة ، لم يكن ينظر إليه على أنه قيد على حرية الحركة والإنتقال ، ولا يمكن لباحث منصف أن ينظر إليه كذلك .

وفي أوائل العصر الأيوبي - (خلال حكم صلاح الدين يوسف ابن أيوب مؤسس الدولة الأيوبية في مصر) - وبسبب الصراع الذي كانت رحاه تدور على أرض الشام بين المسلمين والصليبيين (الفرنجة كما يسميهم المؤرخون المسلمون ، كان من الطبيعي بل من الواجب أن يصبح هناك نوع من الحذر في السماح للرعايا الأجانب بأن يجوسوا خلال الديار الإسلامية لأي سبب كان ، وذلك لظروف الحرب المشتعلة أوارها حينذاك بين بلاد الإسلام والجيوش الصليبية . يدلنا على ذلك ، ما أورده « جواتيين Goitein »(١٦) ، من أن رجلا أرسل خطاباً من الاسكندرية إلى عدن يذكر فيه : « إن ناظر الميناء لم يسمح له بالسفر ، لأنه وجده (أي الرجل المسافر) مثيراً للشكوك ، لمجرد أنه حضر على مركب أفرنجي . ومن ناحية أخرى نرى رحالة وجغرافيا أسبانيا مسلماً معروفاً هو « ابن جبير » ، أمكنه السفر أواخر سنة ١١٨٣ م ، من عكا « Acre » إلى صقلية ، ومن صقلية إلى أسبانيا ، على ظهر سفن مسيحية . مما يوحي بأن الرجل الذي منع من السفر من ميناء الاسكندرية ، لم يمنع لمجرد أنه حضر على ظهر مركب أفرنجي كما يزعم . فربما يكون السبب أقوى من هذا وهو ما لم يذكره جواتيين في الفقرة التي نقلها من خطاب الرجل ، ويقول أنه لم يذكره .

وعلى أى الحالات ، ومهما يكن من أمر ، لحتى لو كان الرجل قد مثع لهذا السبب الذى أبداه هو ، أى بسبب حضوره على ظهر (متن) سفينة افرنجية ، فليس فى ذلك حرج يضير السلطات الإسلامية فى مصر وقتذاك ، وذلك بسبب حالة الحرب والمواجهة التى كان يعيشها العالم الإسلامى عامة ، ومصر والشام بصفة خاصة ، ضد الصليبيين (الإفرنج) منذ أواخر القرن الخامس الهجرى (أواخر الحادى عشر الميلادى) أضف إلى هذا أنه كان من الشائع والمقبول وقتذاك — أواخر القرن الثانى عشر الميلادى — أن يسافر اليهود الذين يعيشون فى بلاد إسلامية على ظهر سفن غير إسلامية ، سواء من بيزنطة أو جنوة أو نورمانديا أو تيرانا . وكان من المعتاد أن يكتب رجل من أسبانيا إلى زوجته فى القاهرة خطاباً يقول فيه : « أنا أنوى الحضور على جيتانى » — (أى على مركب إيطالية من جايتا « Gaeta ») — تماماً كما يكتب المرء فى الأيام الحالية فى برقية أو خطاب : « سوف أسافر هذا الصيف على ظهر سفينة (أو متن طائرة) هولندية(١٧) أو بريطانية أو مصرية » مثلا .

لكن الأمر الذى لا شك فيه حقاً أن القرصنة والحروب البحرية التى سادت حوض البحر المتوسط — من جانب جماعات من المسلمين والمسيحيين على السواء — كانت من العوامل التى حدت من حرية الإنتقال والحركة فى عالم البحر المتوسط . ولنضرب على ذلك بعض الأمثلة القليلة منها هذه الملاحظة العجيبة التى أرسلها تاجر من الاسكندرية إلى القاهرة . إذ كتبها بعد ظهر يوم جمعة قائلا : « انى الآن انتهيت من أخذ حمام » ، وهو مايعنى بالطبع أن شيئاً لم يحدث فى ذلك الوقت يكون من شأنه تعكير صفو الأمن. وهناك ملاحظة أبداها رجل أسبانى تقول : « لقد وصلت اتوى من المرية « Almeria » بأسبانيا . أن صديقك رجل الأعمال فى فزان « Fez » ومراكش أرسل إلى قضيباً من الذهب — بالتأكيد هو من السودان — ليشترى لك بقيمته

حريراً أسبانياً . وأنا أعتقد ، على كل حال ، أن هذه ليست فكرة طيبة أو جيدة ، وبالتالى فإننى أبعث لك بقضيب الذهب كما هو على حاله . ومن ناحية أخرى فإن صديقاً آخر لصديقك رجل الأعمال هـــذا دفع لى كمية كبيرة من العنبر (Ambergris)(١٨) ، وهو ما أبعثه لك . وأرجوك أن تبعث لى بالتالى عدد (٥) (خمس) قارورات من المسك (Musks) فى حدود نفس القيمة . وأرجو منك أن تبيع العنبر بمجرد وصول هذا الخطاب إليك ويشترى بقيمته المسك ، لكن أرسلها حالا »(١٩) .

كذلك ورد فى خطاب توصية كتبه شخص يدعى شلومو بن جودة (Slomon b Joda) رئيس الأكاديمية اليهودية فى أورشليم « القدس » (Jerusalem) يقول : « حامل هـــذا الخطاب يهودى من خراسان ، وقد امتدحه أصدقائى فى أشبيليه ، وهو الآن فى طريقه إلى القاهرة ، رجاء العناية به » . على أننا لا نستطيع معرفة كيف حضر هذا اليهودى من شمال شرقى إيران (خراسان) إلى أسبانيا . فلربما يكون قد جاء إلى أورشليم من الطريق الشمالى ماراً بصقلية وصور وعكا . واستطاع « شلومو بن جوده » الزعيم الروحى لليهودية الغربية ، عن طريق مؤسسات الحج اليهودية إلى أورشليم — أن يكون قريباً وينمى علاقاته الشخصية بعدد كبير من الناس من عالم البحر المتوسط . وعلى كل حال ، فإن الطريقة العملية التى قدم بها هذا المسافر الخراسانى تبين لنا إلى أى مدى أصبح عالم هذا البحر المتوسط صغيراً وقتذاك(٢٠) .

وهناك ظاهرة أخرى تدلنا على الوحدة التى سادت عالم البحر المتوسط فى العصور الوسطى ، هذه الظاهرة هى تكرار حالات الزواج بين أشخاص من بلاد مختلفة . والأدلة فى هـــذا الجانب كثيرة ومتوافرة فى مجموعات الجينزا ، وهـذه الظاهرة لم تقتصر على الأسر أو العائلات الكبيرة ذات

الشأن فى أسبانيا وتونس ومصر مثلا . بل نجدها أيضاً فى الأوساط الدنيا ، من الذين كانوا يقومون بخدمة سادتهم فى البلاد المختلفة . ففى رسالة مرسلة من مدينة صور « Tyre » — على الساحل اللبنانى — تبعث فتاة إلى رجل فى القاهرة بتوكيل ، ليختار لها زوجاً ولإتمام إجراءات الزواج باسمها كولىّ لها . ولم يقتصر ذلك على الدول الإسلامية فقط ، بل هناك خطاب آخر — ينوه عنه جواتيين بأنه مكتوب بعبرية جميلة بعثته سيدة مصرية يهودية تعيش فى القاهرة ، حيث لا يزال يعيش أخواها — يوضح أن هذه السيدة اليهودية المصرية متزوجة من أوربى وأن إبنتها تحمل إسماً يونانياً هو « زوى » ZOE[٢١] .

على أن أهم مظاهر هـــذا العصر الوسيط الرئيسية ، التى كشفت عنها الوثائق المحفوظة ضمن مجموعة الجينزا ، كان هو عدم تأثر الوحدة الدينية والجماعات الدينية فى استقلالها ، بالحدود السياسية . وكانت الجماعات اليهودية تقوم بجمع الأموال والتبرعات بواسطة المنظمات اليهودية المنتشرة فى أنحاء مصر والشام إبان العصر الفاطمى — للانفاق منها على الأكاديميتين اليهوديتين الكبيرتين فى بغداد العباسية . كذلك كانت أموال التبرعات تجمع سنوياً فى الغرب السنى الإسلامى : فى أسبانيا ، وشمال أفريقيا ، للانفاق على الأكاديمية اليهودية بالقدس ، التى كانت تحت نطاق السيادة الفاطمية الشيعية الحاكمة على مصر والشام وقتذاك .

أضف إلى هذا أن الهبات والهدايا كانت ترسل من الأقطار المسيحية إلى مدينتى بغداد والقدس . من ذلك ما كان يرد من اليهود فى مدن مثل : لوكا (Lucca) بشمال إيطاليا ، وناربون ومونتبليه بفرنسا ، وميتز (Mainz) بألمانيا . وكل هـذه المجموعات اليهودية كانت ترفع أسئلتها المتعلقة بأمور العقيدة والمذهب ، وحتى النواحى المدنية ، إلى أصحاب الرأى من الفقهاء

عندهم، وكانوا يمدونهم بإجابات متعددة تصعب على الحصر . وهذه الإجابات الفقهية هى فى الواقع أقرب ما تكون إلى « الفتاوى » أو « الرأى القانونى » عند المسلمين ، وكانوا يحترمونها ويلتزمون بتنفيذها على أصحابها حتى فى بلدانهم النائية عن مركز الخلافة أو الحكومة المركزية[٧٢] .

كذلك كان القضاة اليهود لا يتم تعيينهم — سواء فى مصر ، أو تونس أو المغرب عامة — إلا بعد موافقة رؤساء الأكاديمية اليهودية فى كل من القدس Jerusalem وبغداد « Baghdad » . ومن المؤكد أنه كانت هناك علاقات مشابهة بين الدول المسيحية وبنى زيرى فى تونس . وهذا وذاك أسهم — بلا شك — فى توطيد وتدعيم حرية الانتقال والحركة ، كما أسهم كذلك فى توحيد عالم البحر المتوسط . وكان من الطبيعى أن ينتج عن هذا نوع من العلاقات والحضارة المزدهرة ذات السمة التجارية بصفة خاصة حول البحر المتوسط . وهذا النوع من العلاقات والحضارة ، الذى كان التجار يمثلون فيه العنصر الأساسى والهام ، تطلب مزيداً من حرية الحركة وسهولة الانتقال أو الاتصال .

ومما لا شك فيه أن البلدان المحيطة بالبحر المتوسط — سواء إسلامية أو مسيحية — كانت لديها عناصر وتقاليد حضارية مشتركة . غير أن هناك حقيقة هامة لا جدال حولها ، هى أن وحدة عالم البحر المتوسط ، بدأت فى التفتت والتحلل ، بمجرد أن تعرضت الدول الإسلامية ، المطلة على هذا البحر بصفة خاصة ، للغزو الأجنبى : سواء القادم من أواسط آسيا وبلاد القوقاز فيما يعرف « بالغزو المغولى » — وهى مناطق ليس بينها وبين عالم البحر المتوسط رباط أو تقاليد مشتركة ، أو ذلك الغزو الاستعمارى القادم من الغرب الأوربى المسيحى ممثلا فى الحملات الصليبية التى دهمت العالم الإسلامى فى مصر والشام منذ أواخر القرن الحادى عشر حتى نهاية القرن الثالث عشر الميلادين[٧٣] .

الرحلات البحرية والهرية فى عالم البحر المتوسط :

إن وحدة عالم البحر المتوسط فى منتصف العصور الوسطى ، تمت من خلال وبفضل تلك الرحلات البحرية الممتدة والطويلة ، التى حملتها «أمواج المد والجزر فى البحر» . ويوجد فى مجموعة الجينزا الكثير من المعلومات فى هذا الصدد . فهى تحوى وصفاً لنحو ستة عشر نوعاً من السفن التجارية والحربية ، وتفاصيل عن أكثر من مائة مركب ، وعشرة قوارب صغيرة قامت بمثل ماقامت به ست وثلاثون سفينة فى نقل البضائع التى كانت تصل أنواعها إلى نحو مائة وخمسين نوعا ، حملتها السفن والمراكب والقوارب المختلفة . وأمدتنا بمعلومات وغيرة كذلك من ملكية السفن ، وكيفية إدارتها وقيادتها ، وفصول وأوقات إبحارها وعودها ، وكيفية إعداد المسافرين ، والطرق التى سلكتها ، وماتبودل من رسائل ، وكل مايتعلق بحركة المراكب ورسوها ، وعطبها أو تعطلها . وعمليات القرصنة البحرية ، وماتستتبعه هذه الأعمال من عمليات فداء للأسرى بالمال ، وموضوعات أخرى كثيرة من هذا القبيل ناقشتها مجموعة الجينزا المذكورة(٢٤) .

وعلى أى الأحوال ، فمن الراجح أن يكون ماحدث من ازدهار شهدته الأقطار الإسلامية فى الشمال الأفريقى — وهى مطلة على البحر المتوسط — إنما يرجع الفضل فيه بالدرجة الأولى ، إلى الأوضاع العالمية السائدة فى حوض البحر المتوسط آنذاك . فى معظم دول أوربا الغربية وبخاصة أسبانيا وغالة (أو غاليا وهى فرنسا حاليا) وإيطاليا . كان البؤس والظلام والشقاء السائد فى العصور الوسطى فى هذه الأقطار الأوربية ، يفسح المجال بانتظام لانتعاش فكرى واقتصادى لمدن البحر المتوسط الإسلامية مثل تونس فى أفريقية والإسكندرية ودمياط وتنيس فى مصر ، وصور وصيدا وعكا وبيروت وطرابلس فى سواحل الشام ، وسبتة والمرية فى الأندلس الإسلامية . وكانت منتجات الشرق هامة وأساسية لهذا الانتعاش(٢٥) .

ومن ناحية أخرى ، فإن السفن الكبيرة التى كانت تنقل بانتظام نحو ٥٠٠ من المسافرين مع بضائعهم من أسبانيا إلى الشرق — وهو ماتوضحه وثائق الجينزا الخاصـــة بالقرن الحادى عشر — لم يكن استعمالها شائعا وقتذاك . ولذلك صار على مدينة وميناء تونس ، وموانى جزيرة صقليـة ، ومدن إيطاليا الساحلية ، أن تقوم بعمل مراكز التوزيع فى حوض البحر المتوسط . وإذا كان هناك ثمة ازدهار أحرزته دولة إسلامية كالفاطمية فى المغرب ويرجع جانب من الفضل فيه إلى كفاءة إدارييها وحكامها ، فإن الجانب الآخر والهام من هذا الفضل الكبير فى ذلك النمو والإزدهار يرجع إلى التجار الذين كانوا يمثلون العمود الفقرى لإقتصاد هذه البلاد(٢٦) .

ولنعرض الآن لمناقشة حركة التجارة ومشكلاتها فى العصور الوسطى براً وبحراً ونهراً فى عالم البحر المتوسط فقط . وهو ما تتيحه لنا تقارير الجينزا .

أولا : إن كل ما كان يمكن عمله آنذاك ،هو أن يسافر الناس عن طريق البحر وليس البر . ولنضرب مثلا على ذلك : فى عام ١١٤٠م تقريباً سافر شخص يهودى إيطالى ، من رجال الأعمال ، من طرابلس الغرب وليبيا ، إلى قابس « Gabes » بالقرب من تونس . وقد نصحه صديق له بأن يسافر على ظهر سفينة كبيرة كانت مبحرة — وقت سفره — إلى أشبيليه فى أسبانيا وكانت تقطع الرحلة — إذا ساعدتها الريح — فى ثمانية أيام ، دون أن ترسو على بر طوال هذه المدة . وحينذاك كان عليه أن ينتقل فى قارب كبير إلى مدينة المهدية (٢٧) ، ميناء تونس الرئيسى ، محاولا الوصول إلى جهته المقصودة من المهدية ، وهذا بالطبع طريق غير عادى . غير أن الأحوال السياسية وقتذاك لم تكن مطمئنة ولهذا فان ذلك الرجل سافر فى النهاية عن طريق البر . وعلى العموم أن نسبة الوثائق أو المراجع المتوافرة

عن السفريات البرية بالنسبة إلى تلك التي عن الرحلات البحرية ، لا تعدو أن تكون بنسبة ١ : ٥[٢٨] . وهذه النسبة جديرة بالصحة لسببين :

(ا) التفاوت الكبير بين عدد أوراق الجينزا التي وصلت عن النصف الثاني من القرن الحادي عشر الميلادي ، وهي قد خلطت بين الرحلة البحرية التجارية وبين الهجوم على شمال أفريقيا بواسطة قبائل بني هلال وبني سليم. وفي الحقيقة فإن إشارات الجينزا إلى رحلة القافلة تكررت في النصف الأول من هذا القرن ، أكثر من أي فترة لاحقة . وحتى هذا الوقت ، فمن المعتقد أن نسبة الرحلات البرية إلى البحرية كانت بنسبة واحد إلى عشرين(١ : ٢٠)

(ب) أن أغلب خطابات الجينزا كتبها يهود واليهود ، لا يسافرون أيام السبت والأجازات . وإنما كان سفر اليهودي دائماً في قافلة ، تزيد مدتها عن ستة أيام ، وهو إما أن يتخلف عنها ، أو يتعجل ليلحق بمقدمتها ليتمكن من الاحتفال بيوم راحته (يوم السبت) . وكلا الحالين ورد ذكره في التقارير التي احتوتها مجموعة الجينزا . وهذه القافلة التجارية كانت تتطلب ، بالطبع حراسة أو خفارة خاصة ، وهذا أمر مكلف وخطير في الحالين معا . فاذا كان المسافر — اليهودي — غنياً، أو بصفة خاصة صاحب نفوذ أو سطوة، فانه يستطيع أن يقنع القافلة كلها بالتوقف يوم الراحة الأسبوعية لليهود (أي يوم السبت) ، وهذا أيضاً أثبتته الجينزا . ومما يجدر ذكره أن هذه الحالات استمرت سائدة دون تغيير حتى القرن التاسع عشر الميلادي .

فقد ذكر المستشرق الذائع الصيت أ. س . يهودا[٢٩] A.S.Yahuda — في مجموعة مقالاته — أن جده (لوالده) حين هاجر من بغداد إلى القدس (أورشليم) سنة ١٨٥٢ م ، اشترط على القافلة التي سيسافر معها أن تجعل يوم السبت يوم راحة لها ، وهو في سبيل ذلك تكبد مبالغ كبيرة . وبسبب هذه الظروف فان التفويضات ، التي أودعها اليهود لأصدقائهم من رجال

الأعمال المسلمين ، أو الحجاج القاصدين إلى مكة ، وردت فى خطابات ، جاء فى بعضها : « إذا كانت هناك قافلة ، وكان بها مسلمون موثوق فيهم ، أرجو أن ترسلوا البضائع معهم ... » . وعلى أى حال ، فان تلك الإشارات لم تكن عامة أو شائعة . وكقاعدة عامة ، فان الناس سافروا بالبحر ، حتى فى المسافات القصيرة مثل تلك التى بين عكا والرملة — طريق يافا — وفلسطين أو بين صور وطرابلس الشام[٣٠] .

وعلى الرغم من أن الأحوال اختلفت كثيرا ، أحيانا ، حتى خلال أيام العام الواحد ، فانه يبدو — على الرغم من أن ذلك ليس مؤكدا بعد — أن متاعب السفر ، والنفقات ، وانعدام الأمن والطمأنينة ، كانت أكثر فى السفر عبر البر عنه عبر البحر ، هـــذا ، مع أن هناك أسبابا أخرى لذلك التفاوت بين وسيلتى السفر والعبور وقتذاك[٣١] .

ثانيا : أن سفر القافلة أو إبحارها كان يتم بطريقة غاية فى النظام والتنسيق . ففى الشتاء ، وحين تكون حالة البحر لا تسمح بالملاحة البحرية ، كانت هناك ثلاث قوافل تعبر من سجلماسة — ميناء مراكش الصحراوى الكبير وتسير عبر القيروان ، وطرابلس ، وبرقة إلى مصر . وفى الصيف ، كذلك ، فان القافلة التجارية لا تستخدم الطريق البحرى فى رحلتها . لأن السفن عادة ما تبحر فى قوافل ابتداء من فصل الربيع ، وتظل فى رحلاتها إلى أن تعود عند حلول عيد الصليب Festiavl Cross الذى يحل فى ٢٦/٢٧ سبتمبر . والقوافل البحرية الأخرى تقلع فى الشهر القبطى « بؤونة » ، الذى يبدأ فى ٧ يونيو من كل عام . أما الفترة ما بين نهاية مايو وبداية يونيو ، فان القوافل التجارية البحرية التى بالخارج ، تكون فى حاجة إلى فترة تتراوح بين شهرين وثلاث شهور لتقطع المسافة ما بين مصر وتونس ، فى مهمة تجارية ، إلى المحطات الوسيطة خلال الطريق . ففى أحد الخطابات ، توجد إشارة الى مدينة القيروان ، تبين بوضوح وصول القافلة لها بعد مضى عشرين يوماً .

وهذه المدة أو المسافة الطويلة ، التى كانت تستغرقها القوافل كانت تعرف باسم الموسم « Mausim » ، وهى نفس الكلمة المستخدمة فى رحلات المحيط الهندى التجارية، وتعرف بها رياح مسماه بالموسمية. وهذه الفصول أو المواسم وعلاقتها بالرحلات البحرية فى حاجة إلى توضيح ودراسة أكبر .

ثالثا : كان عامل السرية هاما جداً فى إعداد وتجهيز الرحلة البحرية التجارية أو الرحلة البرية التجارية أيضا ، وعلى الرغم من هذا فان أيا من المؤرخين أو الجغرافيين المسلمين لم يتعرض بالدراسة لهذا العامل الهام أو يوضح سبب اللجوء إليه . وعلى كل حال ، فلقد سافرت الناس والبضائع عبر البحر ، بينما كان البريد يتم إرساله عبر البحر . والحق ، أن المصادر الأوربية تكلمت كثيرا عن نظام البريد فى عالم البحر المتوسط ، بصفة عامة، والدول الإسلامية بصفة خاصة . وقد ظلت الخدمة البريدية Postal-Service مستمرة وتحت إشراف ولمصلحة الحكومة الاسلامية،مثلما كان عليه الحال فى الصين والامبراطورية البيزنطية إبان العصور الوسطى .

وعلى أى حال ، فإن هذا الجانب الهام — البريد — خصص أساسا لخدمة الحكومة وأعمالها الرسمية المتعلقة بالاشراف على الإدارة والولايات. وفى مجموعة الجينزا — وكما عرفنا كثيرا عن عمليات تجارية جرت ، فان ثمة خدمات بريدية خاصة ، كانت لا تقل أهمية بالنسبة للشعب عن البريد الحكومى المصلحى . وقد قام بهذا العمل البريدى عمال أوسعاة سمى الواحد منهم باسم « الفيج »[٣٢] (أو العداء) ، فى كل شمال أفريقيا ، بينما عرف باسم « الكتبى » — أى حامل الكتب أو المكاتيب أو الخطابات — فى غرب آسيا . وهذه الخدمة البريدية عموما ، كانت تدخل فى نطاق مسئولية وإهتمام الحكومة الأساسى . وقد ظل هذا النظام الأخير محتفظا بعديد من المحطات للراحة ، وتغيير الحيوانات فيها واستبدالها بغيرها مستريحة قوية

غير منهكة أو ضعيفة ، ثم يكل المشوار بها شخص آخر يتولى أمر المراسلات والطرود الوافدة إليه من نقطة البدء حتى نهاية الرحلة أو المطاف .

أما عن الخدمات البريدية الخاصة بالأهلين (الخدمات البريدية الأهلية غير حكومية) ، فكان يقوم بها « سعاة خصوصيون » لهذا النوع من الخدمة . وكان الساعي منهم ينقل البريد من القيروان « Kairouan » على طول الطريق إلى القاهرة ، ومنها إلى المرية[٢٣] باسبانيا الاسلامية ، وكان ساحل شمال أفريقيا المطل على البحر المتوسط مساراً للبريد أيضا إلى الاسكندرية بمصر . وهذه الخدمة البريدية الخاصة لم تكن مكلفة أو باهظة النفقات نسبيا . إذ كان الخطاب المرسل من « المرية » « Almeria » إلى الاسكندرية ، يتكلف درهما ونصف درهم فضى ، فى الوقت الذى كان فيه الخطاب العاجل المرسل من بيت المقدس (أورشليم) إلى الرملة يتكلف نصف درهم . وربما كانت الخطابات المرسلة من مدينة إلى مدينة أخرى بالبر ، تشير إلى بضائع أو أصدقاء من رجال الأعمال توجهوا فى نفس وقت ارسال الخطاب بطريق البحر فى قارب أو مركب[٢٤] .

رابعا : لم يكن هناك ثمة فرق واضح فى العصور الوسطى بالنسبة للمراكب الصغيرة نسبيا فى إبحارها أو سيرها ، سواء فى البحر أو النهر . ولذلك فلا غرابة أن نجد مجموعة الجينزا تورد اشارات لقوارب أتت من البحر ، وأكملت طريقها فى المياه الداخلية (النهرية) ، والعكس بالعكس . فمن ذلك ما نقرأه عن مراكب لقاضى مسلم غنى من مدينة صور ببلاد الشام (فى لبنان حاليا) ، ذهبت من دمياط — بالفرع الشرقى للنيل — إلى القاهرة المعزية ، ومن هناك اتجهت نحو الفرع الغربى للنيل فالاسكندرية ، ثم تونس .

وعلى أى حال ، فقد كان من المعتاد وقتذاك أن يترك المسافرون

والودائع ، المراكب الصغيرة فى موانى البحر المتوسط ، ويكملوا طريقهم عبر الأراضى الداخلية بوسائل أخرى ، وبصفة رئيسية عن طريق النيل . ولعل السبب فى ذلك يرجع إلى استمرار التغييرات التى حدثت من جراء النار الهائلة ، التى اندلعت من قاع النيل وقتئذ ، مما جعل الملاحة فيه ، نتيجة لهذه النار ، محفوفة بالخطر .

وبالتالى فان نوعا خاصا من المهارة ، كان لابد من توافره لبحـــارة وربابنة المراكب النيلية ، وهو ما لم يكن متوافرا لدى بحارة وربابنه المراكب السائرة فى البحر المتوسط . وهناك عديد من النماذج للسفن التى استخدمت فى النيل مثل العشارى Ushari — وهو قارب نيلى — والجـرم Jarm — وهو قارب أو صـــندل للشحن Barge — ، والسميرية Sumayria [٣٥] — وهو نوع من المراكب العراقية — ، وقارب طويل مربع يسمى الخيطى Khiti — من الخيطية Khitiya — وقد نوهت عنها مصادر عدة ، تكلمت عن تاريخ العراق فى صـــدر الاسلام ، ولم تذكر شيئا عنها فى مصر فى الفترة التى نناقشها فى بحثنا (أى القرنين الحادى عشر والثانى عشر الميلاديين)[٣٦].

خامسا : فيما يتعلق بالملاحة فى أعالى البحار ، كانت السفن تبحر — فى العادة — فى قوافل بحرية مسلحة « Armament Caravans » ، لتتحول وقت الخطر إلى سفن حربية تزود عن نفسها عادية الأعادى وتؤدبهم . ولذلك ، فقد كان من المعقول أن يتوقف إبحار أغلب — إن لم يكن كل — التجار أو عدم إبحارهم ، على وجود أو عدم وجود محاربين يصحبونهم فى رحلاتهم التجارية ليتولوا مهمة الدفاع والحماية عنهم ولهم . وكان من المعتاد أن تصاحب السفينة الكبيرة سفن صغيرة خاصة بأحد الأقارب أو الأصدقاء للمسافرين فى القافلة .

وبديهى أنه حين كانت القافلة تبحر فى أحوال جوية سيئة ، فان المركب الصغيرة أو القارب كانت فرصته فى البقاء والنجاة أو السلامة أكثر مما كان للمركب الكبير ، ولا سيما حين كانت السفينة الكبيرة تفقد أشرعتها ودفتها، وهو ما كان يحدث فعلا ولأكثر من مرة . فلقد ورد فى أحد الخطابات المكتوبة بواسطة يهودى باللغة العبرية ، أن مركب الخدمة[٣٧] تمكن من التقاط من بقوا أحياء من السفينة الرئيسية (الأم) . غير أننا لم نجد فى أوراق الجينزا أى إشارة إلى ما يمكن أن نسميه بقوارب النجاة ، التى ربما تكون قد حملت على ظهر السفينة الكبيرة ، وهو على ما نعتقد ما لم يكن معروفا أو مستخدما حينذاك .

سادسا : أما عن الأنواع الخاصة للمراكب الوارد ذكرها فى مجموعة الجينزا . فيدخل أغلبها تحت النوع المعروف باسم القنبر « Qunbar » . وهذه الكلمة (القنبر) لم نعثر عليها بعد فى القاموس العربى ، ولم تذكرها كتب الأدب أو التاريخ الاسلامى . وعلى أى الأحوال ، فان الامبراطور البيزنطى ليو الحكيم (٨٨٦–٩١٢م) ، ذكر — فى كتابه الذى وضعه عن فن الحرب — أن كلمة القنبر تقابلها فى اليونانية « Konbarian » ، وهى مأخوذة عن المسلمين ، وان ابنة الامبراطور « قسطنطين السابع » ، وصفها بأنها سفينة كبيرة . كذلك فان البنادقة استخدموا هذا النوع من المراكب فى القرن العاشر الميلادى ، وعرفوه باسم جومباريا « Gombaria » . وعلى كل حال ، فقد كان البيزنطيون والبنادقة يشيرون بكلمة «القنبر» ويقصدون بها رجل الحرب ، وهى ما عرفتها مجموعة الجينزا — على وجه التأكيد فى القرن الأخير بأنها سفينة تستخدم فى نقل الأحمال الثقيلة والمسافرين[٣٨] .

سابعا : وفضلا عن أن السفن التى تبحر ، والقراقر[٣٩] ، والأغربة[٤٠] ، كانت تدفع أو تسير ، بصفة أساسية ، بواسطة مجاذيف ، وكانت تستخدم

فى السفر والارتحال . فان « القرقور » كانت له مزايا تكتيكية وملاحية تفوق ما كان للسفن الأخرى . إذ كان خفيف الحركة ، قادراً على المناورة بسهولة ، والهرب من هجمات القراصنة المزعجة ، كما كان بالطبع — لصغر حجمه — أقل تعرضاً لتغييرات الريح والأنواء المفاجئة . على أن الإشارات التى تدل على استخدام القراقر كسفن تجارية ، لازالت باهتة أو نادرة نسبياً فيما وصلنا من كتابات . ويبدو أن استمرار (ملازمة) السفر فى عرض البحر ، أو حتى بجانب السواحل (المساحلة) ، كان يعتمد أساساً على الرياح[41] . يدلنا على ذلك ماورد فى خطاب مرسل من الإسكندرية ، يشكو فيه مرسله من عدم وصول أى سفينة خلال مدة تزيد على ٣٣ يوماً ، فيما عدا قارب أسبانى كبير . لأن الرياح لم تهب لا من الشرق ولا من الغرب أضف إلى ذلك ، أن السفينة تركتهم منذ ٢٣ يوماً ، وحتى « عيد الصليب » (Festival Gross) دون أن تعود .

كذلك لم يكن أمد الرحلة فى العودة محدداً بوقت معين ، حتى يمكنهم إنجاز الأعمال التجارية وغيرها خلاله . على أن الأمر الغريب حقاً ، هو أن المصالح الاقتصادية التى كانت للمدن الإيطالية فى بلاد المسلمين ، لم يترتب عليها حقاً بناء سفن من نوع القراقر لتستخدم فى السفريات (الرحلات) التجارية بين شواطىء البحر المتوسط[42] .

ثامناً : هناك نوع آخر من السفن التى استخدمت فى البحر المتوسط ، يعرف باسم « الخنزيرا » — وليس المقصود ذلك الاسم الذى يطلق على نوع من الحيوانات أو نوع من السمك يعرفه السوريون — والخنزيرا اسم غريب حقاً يطلق على نوع من السفن ، لكن وجه الغرابة سرعان مايزول إذا سمعنا عن « الغراب » كاسم من أسماء نوع معين أيضا من السفن .

وعلى كل حال ، فيبدو أن هذا النوع من السفن ـ الخنزيرا ـ قريب

الشبه بالمركب المعروف باسم « دوامة » (Duwama) ، وقد استخدمت المراكب من نوع الخزيرا فى الطريق بين صقليه ، وتونس ، بطرابلس الغرب ومصر ، كما أن هناك رواية تقول أن مراكب الخزيرا التونسية استخدمت فى رحلة نيلية. فضلا عن أن كلمة أو لفظة « جنزيرا » (Janzira) ورد ذكرها فى معاهدة عقدت فى ١٩ اكتوبر ١١٨١م بين مدينتى بيزا « Piza » ولوكا « lucca » الايطاليتين .

كذلك أطلقت كلمة شخطورة « Shakhturra » ، على نوع من القوارب الساحلية (التى تسير بقرب الساحل وليس فى عرض البحر) ، وتردد إسمها كثيرا فى مجموعة الجنيزا . ففى سنة ١١٣٠م نسمع أن قارباً ما قام برحلة من الاسكندرية (فى مصر) إلى المرية (فى أسبانيا) وأنه قطع هذه الرحلة فى مدة ٦٥ يوما ، وأنه كان أسرع من قاربين أسبانيين أبحرا معه من الاسكندرية وقد ورد ذكر الشخطورات (Shakhturs) بصفة خاصة فى الرحلات التى كانت تتم بين تونس وطرابلس والغرب ومصر .

أما كلمة « الحجم » (Hajm) ، فهى تسمية عادية لطاسة (قارورة أو قصعة) شرب كبيرة ، وقد أطلقت على نوع من السفن التى استخدمت فى السفن بين صقلية ومصر ، وهى سفينة دائرية الشكل ، تشبه القارورة أو قصعة الشرب .

أما النوع الآخر الذى استخدم على نفس الطريق (مصر — صقلية) فيسمى القربة « Qarraba » — بمعنى صندوق أو صدر — ، وهذه ربما يقابلها عند الروم السفينة المعروفة باسم « Dromon » ، وهى سفينة ذات حواف حادة ، وكانت تسير فى هذا الطريق بكفاءة عالية(٤٣) .

ولقد أشار اليهود خلال خطاباتهم المكتوبة بالعبرية ، إلى الاشرعة والمجاديف وهذا يعنى أن سفنهم كانت تعتمد أساسا على حالة الرياح . ولكن

لم يرد لسفنهم وصف محدد ، مثل تلك المراكب التي ورد ذكرها في مجموعة الجينزا ، أو تلك المعروفة باسم « الطرائد » — جمع طريدة[٤٤] « Tarida » — وهي نوع متوسط الحجم بين السفن الكبيرة والقراقر الصغيرة .

تاسعا : أن مجموعة الجينزا تتكلم في مناسبات عدة عن السفن والحرب البحرية . وهنا — أيضا — أود أن أبدى ملاحظة أو توضيحا ، ذلك أن هناك نوع من التوافق في المصادر الأدبية حول التسمية ، والتكتيك الحربي للسفينة المسماه أسطول « Ustul » ، وتشغيلها مع القراقر المسماه القطائع « Qatai » ويقابلها حرفيا « قطع » . وقد وردت كلمة « أسطول » عند الروم واليونانيين بهذه الهيئة « Fleet (Stolos) » ، ولكنها أطلقت عند العرب وقتذاك على السفن الحربية الثقيلة ، من طراز « القطائع » .

وعلى أى حال ، فنحن لم نقرأ عن رحيل المسافرين والبحارة الجسورين في المصادر العربية ، على عكس الجينزا ، التي ذكرت ذلك أكثر من مرة(٤٥).

وقد استخدمت كلمة قطائع « Qatai » أو « Aqta » كذلك التعبير عن المراكب المستخدمة في السفريات الشاقة المكؤودة ، التي كانت تقوم بها المراكب من القاهرة في اتجاه مضاد للتيار (تيار مياه نهر النيل) حتى قوص « Qus » في أعالي مصر ، ومن هناك تعود المركب بعد أن تمكث يومين فقط . كذلك الأمر ، فان كلمة « غراب » التي صادفناها كتسمية للقرقر ، استخدمت لتسمية السفن التجارية ، كما امتد استخدامها ليشمل نوعا من السفن الحربية . وقد ذكرت « الشيني »[٤٦] — كما يروى ابن مماتي[٤٧] وكما وردت في الجينزا على أنها سفينة حربية ، ثم اتسع مدلول اللفظ حتى صار يطلق على القراصنة فصاروا يعرفون باسم « أصحاب الشواني »[٤٨] .

والواقع أن وحدة عالم البحر المتوسط في العصور الوسطى ، ما كان ممكنا لها أن تحدث لولا التسامح وتزايد حركة النقل البحرى التجارى في هذا

البحر المتسع . إذ وردت بالجينزا اشارات تدلنا على أن النظام السائد فى ملكية السفن فى العالم الاسلامى إبان العصور الوسطى فى البحر المتوسط ، كان يشبه النظام السائد فى مدينة جنوة « Genoa » الايطالية ، أواخر القرن الثالث عشر الميلادى ، عندما أدى تراكم الثروات فى أيدى الأسرات الغنية، وتزايد نفوذ هذه الأسرات ، إلى تحلل نظام الملكية المشتركة للسفن . ويحتاج هذا التناقض بين وسائل التجارة البحرية ، وبين ملكية السفن فى العصور الوسطى إلى تعليق .

وهناك مشكلة أخرى بخصوص ملكية السفن ، وهى غياب الاشارة إلى ملاك مسيحيين محليين للسفن فى العالم الاسلامى . فليس هناك بالطبع ، ذكر للسفن المسيحية الأوربية كسفن مرسيليا ، وجنوا ، وبيزا ، وجايتا ، وجزيرة صقلية النرمندية (منذ أواخر القرن الخامس الهجرى) وهو مالا يظهر فى الجينزا إلا فى القرن الثانى عشر الميلادى . ومن بين المسيحيين الذين يحملون أسماء عربية ، لا يرد سوى ذكر لاسمين اثنين باعتبارهما من ملاك السفن ، واسم أو اثنين لملاك آخرين قد يكونون من أصل مسيحى .

وصفوة القول ، أن حوالى أربعمائة سنة من الحروب البحرية بين دول الاسلام وبيزنطة ، فيما يبدو ، أثرت تأثيرا سيئا على الملاحة للدول المسيحية المحلية ، فى عالم البحر المتوسط إبان العصور الوسطى .

* * *

مصادر البحث

(أ) مراجع عربية :

١ - ابن مماتى : قوانين الدواوين .

٢ - القلقشندى : صبح الأعشى فى صناعة الإنشاء ١٤ جزءا × ١٤ مجلدا .

٣ - حسين مؤنس : المسلمون فى عالم البحر المتوسط (مقال بالمجلة التاريخية سنة ١٩٥١م) .

٤ - حسين مؤنس (مترجم) : الامبراطورية البيزنطية (تأليف نورمان بينز) .

٥ - أرشيبالد ، لويس : القوى البحرية والتجارية فى حوض البحر المتوسط ٥٠٠ - ١٥٠٠م .

٦ - سعاد ماهر : البحرية فى مصر الاسلامية .

٧ - صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية فى حوض البحر المتوسط .

(ب) المصادر الأجنبية :

1. Lionel, Casson : The Ancient Mariners (N.Y), 1959.

2. Aly, Fahmy : Muslim Sea—Power in the Eastern Mediterranean . .

3. Aly, Fahmy : Muslim Naval Organisation Eastern Mediterranean . .

4. Goitein, S.D. : Studies on Islamic History and Instit.

5. Goitein, S.D. : Medit. Society.

6. Kruger, H., C., : Genoese Trade with the Northern West of Africa in 12th. Century [(Speculum, Vol. 8, 1933, pp. 377—388)

7. Kruger, H., C., : The Wares of Exchange (Speculum, Vol. 12, 1937, pp. 57—71).

8. Nadvi ———— : Arab Navigation (Islamic Culture Review),

الحواشى

(١) Kruger : The Wares of Exchange. SPECULUM, 12, 1973, p. 57.

(٢) أرشيبالد : القوى البحرية والتجارية فى حوض البحر المتوسط .

(٣) Kruger : Op, Cit., p. 57–59,

(٤) Goitein, S.D. : Studies of Islamic ——— p. 296.

(٥) كلود كاهن : تاريخ العرب والشعوب الاسلامية ص١٨٩ – ١٩٤ .

(٦) Cahen Claud : "Mouvements Populaires et Autenemisme Urbain dans L, Asie Musul ; ame meyen age". Arabica & Revued' Etudes Arabes. Temes V; VI (1958—1959), T, VI, p. 260 Quetes Gemiza Decuments,

مأخوذة من وثائق الجينزا التى توضح أن ذلك كان حول ١٠٥٠م ، وأن مدينة «الحدث» كانت راسخة البنيان بالنسبة لمدينة صغيرة مثل «القدس» .

(٧) Goitien : Ibid, p, 296—297,

(٨) Goitien : Ibid, p, 297,

(٩) Goitien : Ibid, p. 297—298,

(١٠) Goitein : The Decuments of the Cairo Geniza as a Source for Islamic Social History (Stndia Islamica, Paris, Vol, 3, 1955, PP, 75—91 & JGAS, 80, 1960, pp. 91—100,

وراجع أيضاً :

عطية القوصى : وثائق الجينزا وأهميتها فى دراسة تاريخ مصر الاسلامية (مقال منشور بمجلة جامعة القاهرة فرع الخرطوم العدد ٥ ، ١٩٧٤ ص١٨٥ – ١٩٣ .

(١١) Goitien : Studies on Islamic History & Instit,, p. 297.

(١٢) راجع : صابر دياب : سياسة الدولة الاسلامية (الباب الأول الفصل الثانى) .

(١٣) سميت أفريقية بهذا الاسم « تونس » فى النصف الثانى من القرن الثانى عشر الميلادى . ومن قبل كانت مدينة تونس وما حولها تسمى باسم « أفريقية » . وهذه كلمة معربة عن أفريقيا (أفريقا Africa) ، ذلك الاسم الذى كان الرومان القدامى يطلقونه على ذات المنطقة .

وكان لتونس أهمية كبيرة فى حركة النقل التجارى والحربى فى وقت كانت فيه وسائل النقل بطيئة . فهى تقع فى منتصف الطريق بين مصر ومراكش ، ولهذا كانت مركزاً لحركة القوافل بين شمال غربى أفريقيا ، والبلاد الواقعة جنوب الصحراء ، وبين مصر وجيرانها الشرقيين والجنوبيين .

كذلك كان قرب تونس لجزيرة صقلية — وهى الجزء الموصل لأوربا — مما ساهم فى جعل تونس مركزاً للتجارة بين الشرق والغرب ، خاصة وأنه لم تكن توجد بعد السفن التى يمكنها قطع المسافة الطويلة بين أسبانيا وفرنسا ، وإلى مصر وسوريا مباشرة .

وبعد فتح الفاطميين لمصر والشام (منتصف القرن الرابع الهجرى ، تفوق أيضاً وضع تونس ، التى كانت قد غدت — قبيل تحرك الفاطميين إلى مصر — قاعدة ومركزاً لدولة إسلامية تقع على البحر المتوسط . راجع : ابن أبى دينار : المؤنس فى تاريخ أفريقية وتونس ؛ ياقوت : معجم البلدان (ماده تونس) وصابر دياب : سياسة الدول الاسلامية فى حوض البحر المتوسط ص٩٥ — ٩٩ . راجع :

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 303

(١٤) Kruger : Genoese Trade with the Northen Africa and The Wares of Exchange.

(١٥) Goitein : Studies on Islomic History and Instit., 297—298.

(١٦) Goitein : Studies on Islamic History and Instit., 298 - 299.

(١٧) Goitein : St dies on Islamic History, p. 298—299,

(١٨) العنبر : هو تلك المادة الرخوة أو الدهنة التى تفرزها الحيتان ، وكانت ولاتزال تستخدم فى مصانع العطور . والنوع المقصود هنا من الحيتان هو النوع الضارب لونه إلى الصفرة ، وهو موجود فى المحيط الأطلسى . راجع :

Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 339.

(١٩) Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 299.

(٢٠) Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 300.

(٢١) Goitein : Studies on Islamic . . . , p. 300.

(٢٢) Op., Cit., p. 300.

(٢٣) Goitein : Ibid, p. 308—310 & Kruger : Grmoise Trade & Wares of Exch.

وأرشيبالد : القوى البحرية والتجارية فى حوض البحر المتوسط . (٥٠٠ — ١٥٠٠م)

(٢٤) Goitein :Op., Cit., p. 308.

(٢٥) Goitein : Ibid, p. 308—310.

(٢٦) أرشيبالد : القوى البحرية ص .

Goitein : Ibid, p. 308—310.

(٢٧) المهدية : مدينة ببلاد المغرب بناها « عبيد الله المهدى » أول خليفة فاطمى بالمغرب (٢٩٦ — ٣٢٢هـ) . وأراد من بنائها أن تكون حاضرة لدولته الشيعية المذهب التى قامت هناك . وهى تبعد نحو ستين ميلا (٢٠ فرسخاً) جنوبى القيروان .

وكان من أهداف بنائها — إلى جانب كونها عاصمة للدولة الفاطمية — أن تكون قاعدة عسكرية بحرية هجومية ودفاعية فى آن واحد ، لتنطلق منها أساطيل دولة الفواطم ومن السواحل الأفريقية غازية فى البحر بلاد الكفر وأعداء الفاطميين معاً .

ونحن إذا نظرنا إلى شكل « المهدية » لوجدناها عبارة عن جزيرة متصلة بالبر كهيئة كف متصل بزند ، ولا يسهل على العدو أن يفتحها بهجوم ، وقد نحت مرسى ميناءها فى الصخور ، وكان يتسع لنحو ثلاثين مركباً ترسو أو تقلع فى آن واحد . وكان بها دار لصناعة السفن تتسع لنحو مائة سفينة .

وقد بدىء فى بناء المهدية ومرافقها سنة ٢٩٧ هـ وانتهى من بنائها سنة ٣٠٥ هـ (٩١٧م) ، وانتقل إليها حكام الفاطميون سنة ٣٠٨هـ من عاصمتهم الأولى « رقادة » . ولم يكتف المهدى الفاطمى بالمهدية ، وإنما رأى إقامة ربض (ضاحية) لها فبنى زويلة — نسبة لإحدى قبائل البربر — فسميت للهدية وزويلة باسم « المهديتين » نسبة لبانيهما عبيد الله المهدى .

واستمرت المهدية عاصمة للفاطميين بالمغرب ، إلى أن أقيمت عاصمة جديدة لهم تليها فى الأهمية هى «المنصورية» ، التى أنشئت سنة ٣٣٦هـ فى خلافة المنصور الفاطمى (٣٣٤ — ٣٤١هـ) .

غير أن المهدية ظلت محتفظة بمكانتها كميناء حربى وتجارى وكعاصمة دينية للفاطميين ، ثم كمرسى تجارى وقاعدة عسكرية بعد ذلك زمناً طويلا .

راجع : الأصطخرى: مسالك الممالك ص٣٦ — ٣٨ والبكرى : وصف أفريقيا ص٣٠ وابن الأثير ، الكامل جـ ٨ ص ٣٣ والبكرى : المغرب فى ذكر بلاد أفريقية والمغرب ص٨٤ — ٨٥ والمقريزى : خطط ٣٠٧/٣ و ٣١٣ — ٣١٥ (ط. بولاق) ، والأنطاكى : تاريخ سعيد بن بطريق ص ٧٦٢ (٦٤) منشور فى مجلة :

Pat. Or. Tome 13, Fasc. V.

وراجع أيضاً : صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية ص ٩٥ - ٩٨ .

(٢٨) Goitein : Stunies on Islamic . . . , P. 310.

(٢٩) توفى أ.س. يهودا فى عام ١٩٥١ فى مدينة نيوهافن بولاية كونيكتيكت بالولايات المتحدة الأمريكية . راجع :

Goitein : Op. Cit, p. 302.

(٣٠) Goitein : Ibid, p. 303—305.

(٣١) Op., Cit., p. 302.

(٣٢) الفيج : جمعها فيوج وهى كلمة فارسية أصلا . راجع :
Goitein : Ibid, p. 303.

(٣٣) مدينة المرية (Almeria) من المدن الاسلامية الهامة التى أسسها المسلمون فى الأندلس . وكانت من أعظم قواعد الأسطول الاسلامى للأندلس الأموية ، وإبان عصر الطوائف . كذلك كانت مركزاً تجارياً على جانب عظيم من الأهمية بالنسبة للتجارة البحرية مع أقطار عالم البحر المتوسط. هذا فضلا عن كونها مركزاً صناعياً هاماً للمنسوجات الحريرية الأندلسية فى العصر الاسلامى .

وقد لعبت المرية دوراً سياسيا وحربيا هاما فى عهد ملوك الطوائف ، وهذا الدور لا يقل أهمية عن مثيله الذى لعبته مدينة أشبيليه (Seville) فى عصر الموحدين ، أو قرطبة فى عصر الخلافة الأموية على الأندلس . وكانت المرية منفذاً وحيداً لمملكة غرناطة (Granada) بعد تقلص ملك المسلمين فى الأندلس ، وأصبح هذا النفوذ مقتصراً على مملكة غرناطة فقط ، إذ كانت تصلها الامدادات والمؤن من بلاد المغرب فى القرن الخامس عشر الميلادى ، وعليها كانت تعتمد مملكة غرناطة اعتماداً كليا فى وصول المجاهدين المغاربة ، لذلك كان سقوط مدينة « المرية » فى يد القشتاليين سنة ١٤٩٠م نذيراً بسقوط غرناطة ، آخر معاقل الإسلام فى الأندلس ، وهو ما تم فعلا ١٤٩٢ م .

راجع : دائرة المعارف الاسلامية (مادة المرية) + البكرى : معجم ما استعجم (المرية) + السيد عبد العزيز سالم : تاريخ مدينة المرية ص ٧ .

(٣٤) Goitein : Ibid, p. 303.

(٣٥) راجع فيما يتعلق بهذا النوع من السفن مقال S.M.Stern عنوانه :
The Petitions of the Fatimide Period
منشور فى مجلة Oriens ، ١٩٦٢ م ، ص ١٧٥ — ١٧٦

(٣٦) هناك نوع من السفن استخدم فى أمواه البحر المتوسط ، كما عرفته البحرية الإسلامية فى كل من مصر والشام ، وبلاد المغرب ، وأسبانيا الاسلامية وهذا النوع يسمى الشيطى (وجمعها : شياطى) وهى سفينة تستخدم للاستطلاع وكشف أحوال العدو والوقوف على قوته . راجع صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية ص ١٨٩ والهوامش .

(٣٧) مركب الخدمة : قارب متوسط الحجم ليس صغيرا ولا كبيرا ولكن بين بين . راجع ابن مماتي : قوانين الدواوين ، عبارة ، سفن الأسطول الاسلامي ،

(٣٨) راجع Goitein : Studies on Islamic History, P. 303-305

(٣٩) القراقر : سفن لحمل البضائع . راجع صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية ص ١٨٩

(٤٠) الأغربة : (جمع غراب) وهي سفن لحمل البضائع تسير بالقلاع والمجاذيف .

(٤١) راجع نفس المراجع السابق . Goitein : Ibid, P. 305

(٤٢) Lionel Casson : The Ancient Mariners (N. Y.), 1959, P. 243 & Ibid, P. 305-303

(٤٣) Lionel Casson : Ibid, P. 243 & Goitein : Cp. Cit., P. 306.

(٤٤) الطريدة : جمعها طرائد وهي سفن لها أبواب تفتح وتغلق لحمل الخيول وقت الحرب . راجع : صابر دياب : سياسة الدول الإسلامية ص ١٨٩ والحواشي ، سعاد ماهر : البحرية في مصر الإسلامية . Goitein : op. Cir. P. 306-307

(٤٥) يقول جواتيين "Goitein" « علمت من اتصالي بالدكتور ليونيل ساسون أن الترابط التكتيكي للمراكب الكبيرة، استمد مما كان شائعاً استخدامه في الأسطولين اليوناني والروماني » . راجع جواتيين في كتابه :
Studies on Islamic History and Institutions
ص ٣٠٧ ، حاشية (١) :

(٤٦) الشيني : جمعها شواني . وهي سفن حربية ذات أبراج : صابر دياب : سياسة الدول الاسلامية ص ١٨٩

(٤٧) ابن مماتي : قوانين الدواوين ص ٢٤٠

(٤٨) Goitein : Ibid, P. 307-308